Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4942**

17. Wahlperiode 28. 02. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Markus Tressel, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN – Drucksache 17/4738 –

Reform der Sportbootführerscheine

Vorbemerkung der Fragesteller

Neben der Berufsschifffahrt nutzen zahlreiche Wassersportler Flüsse, Kanäle, Seen sowie Nord- und Ostsee für den Wassertourismus. Aufgrund des hohen Nutzungsgrades der Wassersportgebiete sind verbindliche Regeln erforderlich, damit Risiken für Mensch und Umwelt minimiert werden. Angesichts des boomenden Wassertourismus und der Attraktivität der Angebote ausländischer Wettbewerber ist es notwendig, geltendes Recht kontinuierlich zu aktualisieren und zu modernisieren.

Diese Tatsachen wurden bereits im Mai 2007 mit dem Antrag „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ (vgl. Bundestagsdrucksache 16/5416), der sich auf die Studie „Grundlagenuntersuchung Wassertourismus in Deutschland“ aus dem Jahr 2003 stützt, festgestellt.

Diese Studie verweist neben der Stärkung von Kooperationen aller touristischen Akteure, die vom Ausbau des wassertouristischen Segments wirtschaftlich profitieren, auch gezielt auf die Vereinfachung der komplizierten gesetzlichen Bestimmungen zum Führen eines Wasserfahrzeuges. Als Best-Practice-Beispiele werden hierfür Gegebenheiten in europäischen Nachbarstaaten herangezogen und auf deren positive Erfahrungen mit Vereinfachungen und Verringerungen der Führerscheinpflichten im Binnenbereich verwiesen.

In den Nummern 7, 8 und 11 des Antrags „Attraktivität des Wassertourismus und des Wassersports stärken“ auf Bundestagsdrucksache 16/5416 wurden gezielte Forderungen gestellt und eine Reform der Sportbootführerscheine und der zugehörigen Prüfungsmodalitäten beschlossen.

Bisher wird über den Stand der Umsetzung nur unzureichend informiert. Weder über die eigene Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), noch über den Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) wird der aktuelle Stand der Umsetzung öffentlich gemacht. Auch die zwei Verbände Deutscher Segler-Verband e. V. (DSV) und Deutscher Motoryachtverband e. V. (DMYV), die nach § 11 der Sportbootführerscheinverordnung-Binnen (SportbootFüV-Bin) mit der Ab-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. Februar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

nahme der Sportbootführerscheinprüfung beliehen sind und damit hoheitliche Aufgaben übernehmen, veröffentlichen keine Aussagen über den Stand der Entwicklung, obwohl das BMVBS auf diese für nähere Informationen verweist und nach § 11 SportbootFüV-Bin die Rechts- und Fachaufsicht über die beliehenen Verbände ausüben muss.

Aktuell häufen sich die Fragen und Beschwerden interessierter Bürgerinnen und Bürger sowie betroffener Interessengruppen, wann und in welcher Form eine Reform der Sportbootführerscheine umgesetzt wird, inwieweit die beiden Verbände DSV und DMYV ihre hoheitlichen Pflichten erfüllen und inwieweit Kostensteigerungen innerhalb des Erwerbs eines Sportbootführerscheins erklärt werden können.

1. Inwieweit wurden bereits die Zulassungskriterien und Prüfungsinhalte für den Erwerb eines Sportbootführerscheins geprüft, um den veränderten Anforderungen im Wassertourismusbereich gerecht zu werden, wie es in Nummer 7 des Antrags auf Bundestagsdrucksache 16/5416 vom Deutschen Bundestag gefordert wird?

Eine eigens eingesetzte Arbeitsgruppe „Sportbootführerscheinreform“ hat sich intensiv mit den Zulassungskriterien und Prüfungsinhalten beschäftigt und ihre Vorschläge mit den Verbänden erörtert.

2. Welche konkreten Maßnahmen werden ergriffen, um den theoretischen Teil der Prüfungsinhalte zu reduzieren und den Praxisanteil zu erhöhen?

Die bestehenden Fragenkataloge für die Sportbootführerscheine See und Binnen wurden auf das Antwortauswahl-Verfahren umgestellt und gekürzt. Cirka 80 fachlich deckungsgleiche Fragen werden ein Basismodul für beide Führerscheine See und Binnen bilden. Der Praxisanteil insbesondere im Bereich der An- und Ablegemanöver sowie der zu beherrschenden Knoten wurde gestärkt.

3. Wann und wo werden die Maßnahmen und Veränderungen, die den theoretischen Teil der Prüfungsinhalte reduzieren und den Praxisanteil erhöhen sollen, öffentlich gemacht, damit sich alle betroffenen Akteure frühzeitig informieren und auf die neuen Gegebenheiten einstellen können?

Die neuen Fragenkataloge werden nach Fertigstellung im Verkehrsblatt amtlich bekannt gegeben.

4. Auf welche Prüfungsinhalte und Prüfungsthemen wird im Zuge der Umsetzung von Nummer 7 des Antrags auf Bundestagsdrucksache 16/5416 verzichtet, und welche werden übernommen?

Im theoretischen Teil wurde eine Vielzahl von Fragen, die den unterschiedlichsten Fachgebieten zuzuordnen sind, ersatzlos gestrichen. Parallel wurden einige Fragen zum Umweltschutz und sicherheitsrelevante Fragen neu aufgenommen. Im Praxisteil wird bei gegenseitiger Anerkennung auf das wiederholte Abprüfen der sogenannten Wahlmanöver und „seemännischen Knoten“ verzichtet.

5. Wird es durch die Umstellung des Prüfungssystems einen komplett neuen Sportbootführerschein geben?

Nein.

6. Wird es eine Übergangszeit geben, in welcher der alte und der neue Sportbootführerschein gelten, oder wird es einen konkreten Stichtag der Umstellung geben?

Die alten Sportbootführerscheine behalten ihre Gültigkeit.

7. Wie wird die Übertragbarkeit bereits erworbener Sportbootführerscheine ermöglicht?

Eine Übertragbarkeit ist nicht notwendig, da es keine „neuen“ Führerscheine geben wird.

8. Inwieweit wurde bereits die Einbeziehung des Sachkundenachweises für pyrotechnische Signalmittel in Form einer Einweisung in die Prüfungsinhalte für den amtlichen Sportbootführerschein geprüft, wie in Nummer 8 des Antrags auf Bundestagsdrucksache 16/5416 in Auftrag gegeben?

9. Wann und wo werden die Maßnahmen und Veränderungen zu einer Einbeziehung des Sachkundenachweises für pyrotechnische Signalmittel in Form einer Einweisung in die Prüfungsinhalte für den amtlichen Sportbootführerschein öffentlich gemacht, damit sich alle betroffenen Akteure frühzeitig informieren und auf die neuen Gegebenheiten einstellen können?

10. Wird es eine Übergangszeit geben, in welcher die alte und neue Form des Sachkundenachweises gelten, oder wird es einen konkreten Stichtag der Umstellung geben?

11. Wie wird die Übertragbarkeit bereits erworbener Sachkundenachweise in Verbindung mit den bereits vorhandenen Segelscheinen ermöglicht?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8, 9, 10 und 11 gemeinsam beantwortet.

Von einer Einbeziehung der Prüfungsinhalte für pyrotechnische Signalmittel in die Prüfungsinhalte des amtlichen Sportbootführerscheins wurde nach eingehender Prüfung abgesehen. Der Fragenkatalog für den Erwerb des Fachkundenachweises bleibt unverändert. Die Prüfung zum Erwerb des Fachkundenachweises für Seenotsignalmittel gemäß § 1 Absatz 3 der Ersten Sprengstoffverordnung kann – wie bisher – im Rahmen der Prüfungen für die Sportbootführerscheine abgelegt werden.

12. Inwieweit wurde bereits der Fragenkatalog zum Erhalt des Funkzeugnisses geprüft, um den Inhalt auf für die Handhabung des Funkverkehrs notwendige Fragen zu begrenzen, wie es in Nummer 11 des Antrags auf Bundestagsdrucksache 16/5416 vom Deutschen Bundestag gefordert wird?

Die Fragenkataloge zum Erwerb des Allgemeinen Funkbetriebszeugnisses (Long Range Certificate, LRC) und zum Erwerb des Beschränkt Gültigen Funkbetriebszeugnisses (Short Range Certificate, SRC) sind im Sinne der Bundes-

tagsdrucksache 16/5416 überarbeitet worden. Dadurch wurde von freier Beantwortung auf das Antwortauswahlverfahren umgestellt; die Umfänge der Fragenkataloge sind jeweils um ein Drittel reduziert worden. Der Fragenkatalog zum Erwerb des UKW-Sprechfunkzeugnisses für den Binnenschifffahrtsfunk (UBI) befindet sich noch in der Überarbeitung.

13. Wann und wo werden die Maßnahmen und Veränderungen zum Erhalt des Funkzeugnisses öffentlich gemacht, damit sich alle betroffenen Akteure frühzeitig informieren und auf die neuen Gegebenheiten einstellen können, und um den Inhalt auf für die Handhabung des Funkverkehrs notwendige Fragen zu begrenzen?

Fragenkataloge und Durchführungsrichtlinien werden mit ausreichender Vorlaufzeit im Verkehrsblatt amtlich bekannt gegeben sowie unter www.elwis.de veröffentlicht. Die u. a. auf Wunsch von Fachautoren erfolgte Änderung des Inkraftsetzungstermins für die neuen Fragenkataloge auf den 1. Oktober 2011 wird in der nächsten Ausgabe des Verkehrsblattes bekannt gegeben.

14. Wird es eine Übergangszeit geben, in der die alte und neue Form des Funkzeugnisses gelten?

Eine Übergangszeit ist nicht erforderlich, da die bisher erteilten Funkzeugnisse uneingeschränkt ihre Gültigkeit behalten.

15. Wie wird die Übertragbarkeit bereits erworbener Funkzeugnisse ermöglicht?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Inwiefern wird ein freiwilliges Weiterbildungsangebot der Ausbildungsstätten weiterhin unterstützt, wie es in Nummer 9 des Antrags auf Bundestagsdrucksache 16/5416 vom Deutschen Bundestag gefordert wird?

Das freiwillige Weiterbildungsangebot sollte im Rahmen der Sicherheitskampagne unterstützt werden. Die Durchführung der Sicherheitskampagne war jedoch nicht möglich, da das Haushaltsgesetz 2009 keine Mittel bereitgestellt hat.

17. Welche Sport-, Wirtschafts- und Ausbildungsverbände, die sich mit der Umsetzung des Antrags auf Bundestagsdrucksache 16/5416 beschäftigen, wurden zu dieser Thematik angehört, und welche Vorschläge und Ansätze wurden übernommen?

Alle Verbände, die von der Umsetzung der Bundestagsdrucksache 16/5416 betroffen sind, wurden angehört.

18. Auf welcher Grundlage und unter welchen Auswahlkriterien wurden Verbände und Interessensgruppen ausgewählt und einbezogen?

Die Verbände und Interessengruppen wurden nach dem Kriterium der Betroffenheit ausgewählt und einbezogen.

19. Werden über die derzeit beteiligten Verbände hinaus noch weitere Verbände und Interessensgruppen gehört und eingebunden oder ist dieses Verfahren bereits abgeschlossen?

Die Beteiligung weiterer Verbände ist nicht vorgesehen. Eine weitere Anhörung der Verbände wird erfolgen.

20. Inwiefern wurden zur Umsetzung der Forderung des Deutschen Bundestages Best-Practice Beispiele aus anderen EU-Staaten herangezogen, beziehungsweise wurden auch Vertreter aus anderen EU-Staaten gehört und in die Beratungen einbezogen?

Die Arbeitsgruppe „Sportbootführerscheinreform“ hat Informationen darüber, dass in mehreren anderen Staaten derzeit an der Einführung einer Führerscheinpflicht für Sportboote gearbeitet wird. Auf weitere Vergleiche wurde daher verzichtet.

21. Inwieweit sind die bisherigen deutschen Sportbootführerscheine, Sachkundenachweise und Funkzeugnisse europaweit oder international durch bilaterale Verträge anerkannt, und welche Bedeutung hat hierfür die UN-Resolution Nr. 40 „International Certificate for Operators of Pleasure Craft“?

Die UNECE-Resolution Nr. 40 „International Certificate for Operators of Pleasure Craft“ ist Grundlage für die internationale Anerkennung der deutschen Sportbootführerscheine durch die Staaten, die die Resolution anwenden. Das Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa der UN führt eine Liste der Staaten, die die Resolution anwenden und aktualisiert diese Liste jährlich.

Für Funkzeugnisse hat die genannte Entschließung der UN keine Bedeutung. International enthält die Vollzugsordnung für den Funkdienst (VO Funk) der Internationalen Fernmeldeunion die grundsätzlichen Regelungen zu Funkzeugnissen. Im europäischen Raum haben die Vertragsverwaltungen der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk eine gegenseitige Anerkennung der Funkzeugnisse für den Binnenschifffahrtsfunk vereinbart. Der Erwerb und die gegenseitige Anerkennung der Funkzeugnisse SRC und LRC sind durch die Empfehlungen ERC/REC 31-04 bzw. ECC/REC/(10)03 der Konferenz der Europäischen Post- und Telekommunikationsverwaltungen (CEPT) geregelt. Zur Prüfungsdurchführung zum Erwerb von SRC und LRC führt das Europäische Funkbüro in Kopenhagen aktuell eine an die CEPT-Mitgliedsverwaltungen gerichtete Abfrage durch, welche die gegenseitige Anerkennung beider Funkzeugnisse durch die diese Empfehlungen implementierenden Verwaltungen zukünftig ermöglichen soll.

22. Wie wird die europaweite oder internationale Anerkennung der Sportbootführerscheine, Sachkundenachweise und Funkzeugnisse nach einer Reform sichergestellt, im Besonderen in Hinblick auf Staaten, die die UN-Resolution Nr. 40 „International Certificate for Operators of Pleasure Craft“ nicht unterzeichnet haben, wie zum Beispiel Griechenland, Portugal und Spanien?

An der Anerkennung der deutschen Sportbootführerscheine durch die die UNECE-Resolution Nr. 40 anwendenden Staaten wird sich auch nach der Reform nichts ändern. Probleme mit der Anerkennung der Sportbootführerscheine in den Ländern, die die Resolution nicht anwenden, sind bisher nicht bekannt geworden. In der Regel haben diese Länder eine sogenannte Gastregel, nach der

der Gast zum Führen eines Bootes den Führerschein benötigt, der in seinem Heimatland erforderlich ist.

Auch die Funkzeugnisse erfüllen nach der Reform der Fragenkataloge die Anforderungen der in der Beantwortung der Frage 21 genannten internationalen Vereinbarung und Empfehlungen.

23. Inwieweit und in welcher zeitlichen Wiederholung wird die Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben, mit denen der DSV und der DMYV beliehen wurden, vom BMVBS geprüft?

Es finden Jahresgrundsatzbesprechungen über die Durchführung der Aufgaben nach § 4 der Sportbootführerscheinverordnung-See statt. Im Rahmen der Bestellung der Prüfer für die Prüfungsausschüsse stehen die Verbände in ständigem Kontakt mit dem BMVBS.

24. Welche Möglichkeiten der Kontrolle, Ahndung oder auch Neuvergabe der hoheitlichen Aufgaben an Verbände hat das BMVBS, das nach § 11 SportbootFüV-Bin die Rechts- und Fachaufsicht über die beliehenen Verbände ausführen muss?

In der Verwaltungspraxis werden als beleihungsfähige Verbände die Spitzenverbände angesehen. Der Deutsche Olympische Sportbund bestimmt, welche Organisation als Spitzenverband einzuordnen ist. Der Spitzenverband im Bereich des Segelsports ist der DSV und der Spitzenverband im Bereich des Motorbootsports ist der DMYV.

25. Inwiefern wird die Einhaltung der Kostenverordnung nach § 12 SportbootFüV-Bin überprüft?

26. Entspricht der derzeit in § 12 SportbootFüV-Bin festgesetzte Kostenrahmen noch den tatsächlich anfallenden Kosten oder ist hier eine baldige Anpassung geplant?

27. In welchen zeitlichen Abständen werden die anfallenden Kosten geprüft und gegebenenfalls die Kostenverordnungen in § 12 SportbootFüV-Bin aktualisiert und angepasst?

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 25, 26 und 27 gemeinsam beantwortet.

Im Zusammenhang mit der Reform der Sportbootführerscheinverordnung Binnen wird es eine Anpassung des festgesetzten Kostenrahmens geben. Dieser wird sich voraussichtlich geringfügig nach oben verschieben (Aufrundungen). Die regelmäßige Aktualisierung der Kostenregelungen erfolgt nicht. Grundsätzlich sind die Verbände gefordert, durch Vorlage einer rechtlich prüfbaren Kostenaufstellung auf erhöhten Kostenbedarf aufmerksam machen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333